



**КОНФЕРЕНЦИЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ**

Distr.
GENERAL

TD/B/C.I/MEM.1/3
23 March 2009

RUSSIAN
Original: ENGLISH

СОВЕТ ПО ТОРГОВЛЕ И РАЗВИТИЮ

Комиссия по торговле и развитию

**Рассчитанное на несколько лет совещание
экспертов по упрощению процедур перевозок
и торговли**

Первая сессия
Женева, 16-18 февраля 2009 года

**ДОКЛАД РАССЧИТАННОГО НА НЕСКОЛЬКО ЛЕТ СОВЕЩАНИЯ ЭКСПЕРТОВ
ПО УПРОЩЕНИЮ ПРОЦЕДУР ПЕРЕВОЗОК И ТОРГОВЛИ О РАБОТЕ ЕГО
ПЕРВОЙ СЕССИИ,**

проходившей во Дворце Наций в Женеве с 16 по 18 февраля 2009 года

СОДЕРЖАНИЕ

	<i>Стр.</i>
I. Резюме Председателя	3
A. Краткий отчет о работе сессии	3
B. Обсуждения в ходе заключительного заседания	22
C. Выводы Председателя	27
II. Организационные вопросы	32
A. Выборы должностных лиц	32
B. Утверждение повестки дня и организация работы	32
C. Итоги сессии	32
D. Утверждение доклада	32

Приложения

I. Предварительная программа: рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли	33
II. Участники сессии	37

I. Резюме Председателя

A. Краткий отчет о работе сессии

1. Открывая сессию, исполняющая обязанности заместителя Генерального секретаря ЮНКТАД подчеркнула, что, если не будут безотлагательно приняты необходимые меры, изменение климата создаст серьезную угрозу и проблему для человечества, в особенности для беднейших слоев населения, которая, вероятно, наиболее сильно скажется на Африке и малых островных развивающихся государствах (МОРАГ). С учетом убедительных научных доказательств и потенциального экономического, социального и экологического ущерба в результате изменения климата сложно даже себе представить к чему может привести бездействие перед лицом изменения климата. Международные морские перевозки, являющиеся опорой глобализированной мировой экономики, вносят свой вклад в изменение климата, хотя важно отметить, что на них также прямо и косвенно сказываются различные факторы, связанные с изменением климата, такие, как повышение уровня моря, экстремальные погодные условия и повышение температуры.

2. Исполняющая обязанности заместителя Генерального секретаря также отметила, что важнейшее значение имеет адаптация морских перевозок и в этом контексте требуется более глубокое понимание возможных последствий изменения климата и связанных с ними издержек и механизмов финансирования. Меры по борьбе со снижением мировой экономической активности и финансовым кризисом могли бы быть ориентированы на достижение двойной цели, а именно на содействие оживлению мировой экономики и принятие "нового зеленого курса" в поддержку мер политики по решению проблемы изменения климата, в том числе в секторе морских перевозок. Экспертам было предложено рассмотреть различные задачи, вытекающие из мирового экономического, финансового и экологического контекста, а также контекста развития, в том числе с точки зрения морских перевозок. С учетом времени, остающегося до намеченного принятия комплексного пакета мер по борьбе с изменением климата в ходе пятнадцатой Конференции сторон Рамочной Конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИКООН) в Копенгагене, и в целях поддержки работы, осуществляемой в настоящее время в рамках Международной морской организации (ИМО) по разработке соответствующего режима в области морских перевозок, экспертам было предложено тщательно изучить различные подходы, которые могут быть предложены в ходе совещания, для получения более четкого представления о требуемых мерах.

3. В своем вводном докладе генеральный секретарь Римского клуба осветил сложный международный контекст, в котором проводятся нынешние прения по вопросу об изменении климата, в том числе с точки зрения морских перевозок. Он отметил, что в мире существует ряд взаимосвязанных проблем, охватывающих следующие три основные области: а) климат, окружающая среда и ресурсы; б) бедность и мировое развитие; и с) проблемы в мировой экономической и финансовой системах. Насколько успешны ни были бы меры, принимаемые для смягчения последствий изменения климата, развивающимся странам придется адаптироваться к необратимому процессу изменения климата, который уже происходит и затрагивает возможности достижения целей, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ). Для активизации усилий по смягчению последствий и адаптации требуются предсказуемые источники финансирования и передача технологии для развивающихся стран. Различные взаимосвязанные проблемы невозможно решить по отдельности, поскольку для этого требуется согласованный и системный подход с переориентацией экономики на низкий уровень выбросов углерода и обеспечением более справедливого и всеохватывающего процесса мирового развития. Несмотря на масштабность задачи, сохраняются возможности для реформы институтов и политики и придания нового импульса экономической революции. Взаимосвязи, существующие между морскими перевозками, мировой торговлей, изменением климата, мировой экономической и финансовой системами, а также императивами развития и обеспечения устойчивости, подчеркивают важность того, чтобы сектор морских перевозок играл центральную и ведущую роль в борьбе с изменением климата как в деле смягчения последствий, так и в процессе адаптации.

4. Совещание включало шесть основных заседаний, проведенных при содействии 18 участников дискуссионных групп, которым было предложено учесть в своих выступлениях вопросы, волнующие развивающиеся страны, и в частности наименее развитые страны (НРС) и МОРАГ. Участники дискуссионных групп представляли научные круги, исследовательские учреждения, международные организации, национальные правительства и частный сектор, включая мировой судоходный и портовый сектор. Были представлены также документы, подготовленные рядом экспертов, и справочная записка секретариата ЮНКТАД (все соответствующие документы, выступления и аудиофайлы имеются на вебсайте ЮНКТАД¹). Председатель Совещания руководил работой заседаний и освещал некоторые общие вопросы, разъясняя различные сложные аспекты, находящиеся на стыке между морскими перевозками и проблемой изменения климата, и делая дискуссии более структурно оформленными.

¹ <http://www.unctad.org/Templates/webflyer.asp?docid=11044&intItemID=3492&lang=1>.

1. Понимание проблемы

5. Участники дискуссионной группы: профессор Мартин Бенистон, руководитель исследовательской группы по изучению изменения климата и его последствий, Женевский университет (эксперт-соавтор Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК) в 2007 году), и г-н Флорин Владу, управляющий, программа по вопросам адаптации, технологии и науки, секретариат РКИКООН.

6. С учетом особых проблем, с которыми сталкиваются МОРАГ и НРС, участники этого заседания осветили общий контекст, представив убедительные научные доказательства того, что изменение климата является реальностью и невозможно больше медлить с принятием действий. Были отмечены некоторые основные последствия изменения климата для экономики и общества, в частности с точки зрения перспектив развития развивающихся стран и достижения ЦРДТ. В рамках этого заседания экспертам была также представлена краткая информация о существующей международной регулирующей рамочной основе, созданной для борьбы с изменением климата, а именно об РКИКООН и Протоколе к ней, принятом в Киото в 1997 году.

7. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

а) изменение климата создает серьезную угрозу для экономики и общества наших стран, и поэтому необходимо безотлагательно заняться этой проблемой. Ее влияние на страны будет проявляться различным образом и в различной степени, при этом в наибольшей степени, по всей видимости, будут затронуты наиболее уязвимые страны;

б) требуется сбалансированный подход, в рамках которого на страны, на которые приходится наиболее значительная часть выбросов, должен распространяться строгий режим регулирования и контроля. В этом отношении принцип "загрязнитель платит" должен применяться в интересах наиболее уязвимых, в частности в Африке и НРС. Результаты исследований, включая посвященные регионам главы докладов об оценке МГЭИК, свидетельствуют об уязвимости Африки к влиянию изменения климата. Такая уязвимость вызвана, в частности, уязвимостью их экосистем и их экономики;

с) с учетом значительного потенциального материального и нематериального ущерба от изменения климата, и в частности последствий превышения пороговых уровней и резкого изменения климата, бездействие невозможно. Борьба с изменением климата является приоритетом, который не должен подрываться другими соображениями, включая нынешние глобальные экономические и финансовые трудности;

d) для устранения причин изменения климата требуются международные усилия, ценным дополнением к которым должны стать меры, принимаемые на национальном и региональном уровнях. Усилия на местном секторальном уровне (например, в области морских перевозок) и региональное сотрудничество также необходимы для борьбы с последствиями изменения климата;

e) дальнейшее улучшение научных знаний о причинах и потенциальных последствиях изменения климата было и остается ключевым фактором для повышения информированности и разработки обоснованной и действенной политики и ответных мер. Существует также необходимость в устранении пробела между наукой и процессом разработки политики, а также изучении возможностей наиболее оптимальной увязки существующих и развивающихся научных знаний с процессами разработки политики и принятия решений;

f) существующим прогнозам в области изменения климата свойственна неопределенность. Природные системы являются сложными и нелинейными при непостоянстве воздействия климатических факторов (эффект охлаждения - потепления). С точки зрения управления рисками важно отметить, что для сложной системы не может быть совершенного научного ответа. Достаточно иметь в виду, что эффект потепления усиливается, главным образом под воздействием человеческой деятельности, и что природные системы не смогут противодействовать его последствиям;

g) борьба с изменением климата вовсе не во всех случаях предполагает применение новых технологий, в частности для этого часто необходимо в полной мере обеспечить использование существующих технологий. Для действенного смягчения последствий и адаптации требуется предсказуемая передача энерготехнологий и финансовая помощь развивающимся странам;

h) морской транспорт, выступающий одним из ключевых экономических секторов и инструментом торговли, должен сыграть свою роль в усилиях по смягчению последствий изменения климата и адаптации к ним. Хотя на долю международных морских перевозок приходится сравнительно небольшая часть совокупных выбросов парниковых газов, выбросы от этого сектора, согласно прогнозам, будут быстро и существенно увеличиваться на протяжении следующих десятилетий. В этом контексте необходимо безотлагательно приложить усилия для согласования глобального регулирующего механизма в области выбросов от международных морских перевозок;

i) сектору морских перевозок следует учитывать новые и меняющиеся проблемы, такие, как затопление прибрежных районов и ограниченный доступ к портам, перемещение зон штормовой активности и, возможно, более частые и более сильные ураганы;

j) влияние изменения климата на сектор морских перевозок, проявляющееся, в частности, в повышении уровня моря и в изменениях в циркуляции вод мирового океана и сложившихся метеорологических моделях, по всей видимости, особенно отрицательно скажется на низколежащих прибрежных районах и МОРАГ. Возможное открытие новых, более коротких морских путей и разработка природных ресурсов в результате таяния арктического льда может создать как возможности, так и проблемы. Вместе с тем совокупное воздействие, как ожидается, будет очень большим и отрицательным;

k) в транспортном секторе усилия по борьбе с изменением климата требуют значительных первоначальных капиталовложений, которые в основном ложатся непосредственно на инвесторов, тогда как соответствующие выводы для общества, как правило, проявляются в долгосрочном плане;

l) в связи с принципом "общей, но дифференцированной ответственности" в контексте РКИКООН была отмечена целесообразность изучения недостатков/издержек и выгод для различных стран, связанных с применением на глобальной основе возможных единообразных мер, обсуждаемых в ИМО;

m) важное значение имеет улучшение понимания того, каким образом изменение климата может затрагивать морской транспорт, в том числе путем проведения исследований для оценки проблемы изменения климата с точки зрения морского транспорта.

2. Выбросы парниковых газов от международных морских перевозок и возможности для контроля и сокращения

8. Участники дискуссионной группы: г-н Эйвинн Вагслид, руководитель, секция по предотвращению химического загрязнения воздушной среды, отдел морской среды, ИМО; г-н Филипп Крист, управляющий, Исследовательский центр Международного транспортного форума, Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР); г-н Пол Гантон, ответственный редактор, "Ллойдз реджистер/Фэрплей лтд."

9. Это заседание позволило выявить масштабы проблемы. В частности, сначала была проведена количественная оценка доли выбросов от международных морских перевозок в

рамках совокупных выбросов CO₂ и их влияния на изменение климата. Были представлены различные оценки выбросов парниковых газов от международных морских перевозок, в частности последние оценки ИМО. Хотя была отмечена относительная эффективность и экологическая приемлемость морского транспорта, была подчеркнута необходимость принятия неотложных мер по смягчению последствий выбросов от международных морских перевозок. Были отмечены возможности для сокращения выбросов от международных морских перевозок и роль технологии в качестве основного инструмента сокращения выбросов.

10. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

а) несмотря на нынешние неблагоприятные экономические условия, ожидаемый рост международной торговли приведет также, как предполагается, к дальнейшему увеличению выбросов парниковых газов от международных морских перевозок, если только не будут приняты радикальные регулирующие, технические и эксплуатационные меры;

б) при сохранении нынешних тенденций выбросы CO₂ от международных морских перевозок увеличатся за период 2007-2050 годов на 125-220%. Возможное снижение выбросов от высокоскоростных морских перевозок, связанных со значительным потреблением топлива, таких, как контейнерные перевозки, по всей видимости, во многом будут зависеть от динамики цен на топливо;

с) было отмечено, что в настоящее время в ИМО проводится исследование по вопросам морского транспорта и выбросов парниковых газов, помимо CO₂, и других соответствующих веществ в соответствии с методологией РКИКООН, которое, как ожидается, должно быть завершено летом 2009 года;

д) любые будущие инициативы в области сокращения выбросов загрязнителей от морских перевозок, включая сокращение выбросов парниковых газов, должны осуществляться под эгидой ИМО;

е) по мнению некоторых экспертов, будущие решения должны основываться на всеобщем подходе, т.е. независимо от флага регистрации судов. Вместе с тем другие эксперты высказали мнение о том, что в РКИКООН и Киотском протоколе определяются принципы и правовая рамочная основа в области изменения климата, которые должны также служить правовой базой для работы ИМО по вопросам выбросов парниковых газов от международных морских перевозок. По их мнению, принцип общей, но

дифференцированной ответственности должен служить руководящим ориентиром для всех международных переговоров и сотрудничества в области изменения климата;

f) было высказано мнение о том, что развитым странам следует принять четкие цели, тогда как развивающиеся страны должны сокращать выбросы с учетом их соответствующих возможностей и помощи, оказываемой развитыми странами. В этом контексте важно изучить, каким образом реформа финансовой системы могла бы способствовать улучшению положения в области изменения климата, поскольку сбалансированный подход в сфере изменения климата должен обязательно включать такие вопросы, как учет внешних издержек;

g) для некоторых развивающихся стран важное значение имеет передача технологии в связи с предстоящим принятием более жестких международных норм, регулирующих вопросы выбросов парниковых газов;

h) распространение знаний, возможно, из других отраслей, об использовании регулятивных и рыночных инструментов имеет важное значение для поощрения изменений в поведении в отношении сокращения выбросов в секторе морского транспорта;

i) наличие и достоверность информации о доле морского транспорта в выбросах CO₂ и парниковых газов имеет важнейшее значение для улучшения оценки воздействия в целях принятия надлежащих ответных мер и политики;

j) была отмечена необходимость получения более подробных данных с рынков (эксперты в целом согласились с тем, что наиболее достоверная информация может быть получена только непосредственно с судов), хотя существующая информация уже является достаточной, для того чтобы получить представление об общей тенденции, которая со всей убедительностью свидетельствует о необходимости принятия мер по смягчению последствий;

k) конструкция корпуса и судна, двигатели, судовые движители, другие энергетические установки и эксплуатационные меры, по всей видимости, выступают основными инструментами для возможного сокращения выбросов от морских перевозок. Масштабы потенциального сокращения выбросов зависят от конкретных мер и составляют в целом порядка 5-40%. В этом отношении было отмечено, что возможности сокращения выбросов зависят от конкретного использования судов и существенно различаются между отдельными типами судов. Уже достигнут значительный прогресс в работе ИМО над техническими и эксплуатационными мерами;

l) что касается сокращения выбросов путем снижения скорости судов, то более точным показателем является оптимальная эксплуатационная скорость, поскольку снижение скорости может фактически приводить к увеличению выбросов CO₂;

m) одним из серьезных факторов, сдерживающих сокращение глобальных выбросов, является увеличение в последние годы общего показателя обновления флота с 27 до 32 лет, из чего следует, что технические улучшения могут не так быстро находить применение на рынке.

3. Возможные подходы к смягчению последствий в области морских перевозок

11. Участники дискуссионной группы: г-н Андреас Хризостому, председатель, Комитет ИМО по защите морской среды (КЗМС); д-р Андре Сточниол, учредитель, международный механизм по сокращению выбросов от морских перевозок (ММСВМП); д-р Яспер Фабер, координатор, вопросы воздушных и морских перевозок, "КЭ Делфт"; г-н Питер Хинчслифф, директор по вопросам морских перевозок, Международная палата судоходства; и д-р Сатоси Иноэ, генеральный секретарь, Международная ассоциация портов и гаваней.

12. В ходе этого заседания были рассмотрены возможные подходы к смягчению последствий применительно к морскому транспорту, а также претерпевающая в настоящее время изменения регулирующая и институциональная рамочная основа по вопросам выбросов парниковых газов в этом секторе. Была представлена обновленная информация о текущей работе ИМО, в том числе о рассматриваемых в настоящее время различных технических, эксплуатационных и рыночных мерах. В качестве примера участники совещания были также проинформированы об обоснованном на рыночных принципах ММСВМП. Была представлена оценка различных инструментов политики по борьбе с изменением климата применительно к морским перевозкам, включая их потенциальное влияние на торговлю, и способов смягчения возможных нежелательных последствий с заострением внимания, в частности на вопросах, представляющих интерес для развивающихся стран. Представители отрасли осветили меры, принимаемые по смягчению последствий изменения климата в секторе морских перевозок и портового хозяйства в целях сокращения выбросов парниковых газов.

13. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

a) в силу международного характера морских перевозок требуется глобальное регулирование морского транспорта. Регулирующий механизм в области морского

транспорта должен быть простым и приемлемым как для развитых, так и для развивающихся стран;

b) сложность регулирования выбросов CO₂ от международных морских перевозок связана с глобальным характером отрасли. Основной вопрос, который необходимо решить, заключается в том, где должны учитываться выбросы углерода от международных морских перевозок и на каком уровне (например, на уровне государства флага/государства порта, страны импорта/страны экспорта, судна/флота). Еще одним сложным аспектом является принятая в контейнерных перевозках практика загрузки и выгрузки контейнеров в различных портах захода судов на их маршруте;

c) по мнению представителей судоходного сектора, важное значение имеет принятие глобального решения, учитывающего эффективность международных морских перевозок по сравнению с другими видами транспорта и роль морского транспорта в качестве основного перевозчика грузов международной торговли. Хотя сектор морских перевозок пока еще не готов сделать выбор между механизмом взимания сборов или системой торговли квотами на выбросы углерода, он изучает преимущества всех рассматриваемых мер, с тем чтобы любой вариант, который, возможно, будет выбран, действительно способствовал бы снижению выбросов углерода и не сдерживал торговлю;

d) один из ключевых пунктов разногласий во мнениях относительно глобального режима регулирования выбросов парниковых газов от морских перевозок касается принципа общей, но дифференцированной ответственности в рамках РКИКООН и принятия в рамках ИМО подхода, предусматривающего единообразное всеобщее применение;

e) работа ИМО над международным регулирующим режимом в области выбросов парниковых газов от морских перевозок осуществляется с учетом девяти критериев, которые были определены КЗМС на его пятьдесят седьмой сессии (например, отсутствие деформирующего воздействия на конкуренцию);

f) судоходный сектор дополнил критерии КЗМС тремя дополнительными требованиями, которые считаются не менее важными, а именно реальное значение для заинтересованных сторон, зачет мер, уже принимаемых для сокращения выбросов парниковых газов, и обеспечение значительной определенности для инвестиционных целей;

g) может предусматриваться широкий круг мер по ограничению или сокращению выбросов парниковых газов от морского транспорта. Они различаются по эффективности

с точки зрения охраны окружающей среды и затрат. Было высказано мнение о том, что в целом рыночные инструменты, непосредственно направленные на сокращение выбросов парниковых газов, такие, как торговля квотами на выбросы или сбор за выбросы, являются наиболее эффективными в плане охраны окружающей среды, а также наиболее эффективными инструментами с точки зрения затрат;

h) эксперты обсудили вопросы о том, должно ли регулирование основываться на рыночных механизмах или стандартах, являются ли предпочтительными механизмы торговли квотами на выбросы или система сборов и должны ли они приниматься единообразно ко всем судам (т.е. независимо от флага), дифференцированно в зависимости от маршрута судна или страны назначения груза или в виде сочетания этих двух подходов;

i) концепция ММСВМП, предусматривающая введение сбора в отношении топлива для международных морских перевозок, обеспечивает сочетание принципа общей, но дифференцированной ответственности в рамках РКИКООН с единообразным всеобщим применением в рамках ИМО. Этот механизм предполагает, что взимаемые в централизованном порядке сборы будут распространяться на все суда с дифференциацией по направлениям в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности. Ожидается, что ежегодно может быть мобилизовано не менее 6 млрд. долл. США на цели борьбы с изменением климата, включая адаптационные меры в развивающихся странах. Вместе с тем остается открытым вопрос о том, каким образом данная концепция соотносится с другими изучаемыми предложениями в отношении рыночных инструментов;

j) в дальнейшем при практической реализации необходимо обеспечить сбалансированность ответственности между государствами флага и государствами порта, соответственно, и всей транспортной цепочкой;

k) влияние различных рассматриваемых инструментов политики на развивающиеся страны связано в основном с возможным увеличением затрат по импорту и экспорту и последствиями для спроса на круизные суда в секторе туризма, а также возможным увеличением спроса на новые суда с более экономичным потреблением топлива и на техническое обслуживание судов. Нежелательные последствия различных инструментов политики можно снизить с помощью дифференцированного режима путем установления соответствующих обязательств, целевого использования поступлений от регулирующих механизмов или совмещения этих двух подходов;

l) необходимо продолжить работу и анализ для оценки предложений о рыночных инструментах, включая изучение их значения с точки зрения показателей энергоэффективности мирового флота и их влияния на международные морские перевозки;

m) многие развивающиеся страны нуждаются в оказании помощи, включая финансовую и техническую помощь, а также в укреплении потенциала, в особенности в случае принятия единых стандартов, что потребует от этих стран создания соответствующего потенциала в сфере правоприменительной деятельности;

n) портовый сектор активно занимается вопросами выбросов парниковых газов, о чем свидетельствует принятие Всемирной декларации портов по вопросу об изменении климата в июле 2008 года и выдвижение Всемирной инициативы портов по борьбе с изменением климата в ноябре 2008 года. В декларации провозглашается комплексный, долговременный и инновационный подход портов к сокращению выбросов CO₂ и улучшению качества воздуха;

o) порты должны также заниматься более широким кругом вопросов транспортной цепочки, касающихся не только морского, но и наземного транспорта;

p) в связи с адаптационными мерами в портах существуют значительные возможности для расширения обмена информацией об опыте стран, в частности об опыте Японии и других ведущих стран, в которых уже осуществляются значительные мероприятия в портах по обеспечению готовности на случай стихийных бедствий.

4. Возможные последствия изменения климата и подходы к адаптации в области морских перевозок

14. Участники дискуссионной группы: г-н Майкл Савонис, старший консультант по вопросам политики, министерство транспорта Соединенных Штатов; г-н Мэриус Россоу, Совет по научным и промышленным исследованиям, Южная Африка; г-н Петер В. Моллема, директор по вопросам планирования и развития портов, порт Роттердам; и г-н Ричард Ньюфармер, специальный представитель Всемирного банка при Организации Объединенных Наций и Всемирной торговой организации.

15. Были представлены убедительные результаты исследования по изучению последствий изменения климата для транспортных систем, которое было проведено в Соединенных Штатах в прибрежных районах Мексиканского залива и которое получило высокую оценку. Были также представлены результаты предварительного исследования

по изучению последствий неустойчивости и интенсивности метеорологических явлений и изменения климата для прибрежных районов южной части Африки. Презентация, сделанная представителем порта Роттердам, в котором накоплен значительный опыт осуществления портовых операций в низколежащих районах, позволила ознакомиться с возможными адаптационными решениями, которые могут быть приняты на уровне порта, и заострить внимание на значительных инвестициях, которые необходимы для реализации аналогичных мер. Представив некоторые оценки возможных затрат на адаптационные меры, в том числе в отношении инфраструктуры, представитель Всемирного банка подчеркнул важность активизации усилий в сфере адаптации и отметил значительный разрыв между потребностями в области адаптации и существующим объемом финансирования.

16. В ходе дискуссий были отмечены потенциальные последствия различных аспектов изменения климата для морского транспорта, выступающего основной опорой международной торговли. Поскольку эта проблема пока не получила достаточного освещения в существующей литературе и на международных форумах, данное заседание оказалось весьма содержательным и ценным в плане повышения информированности о потенциальных последствиях различных климатических факторов для транспортной инфраструктуры и прибрежных районов, а также их более широких последствий для населенных пунктов, торговли и развития. Была также подчеркнута необходимость в адаптации, включая надлежащее планирование и учет аспектов изменения климата при разработке транспортных схем, а также более общей экономической политики и политики в области развития.

17. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

а) один из основных выводов, к которому пришли участники этого заседания, заключается в необходимости обеспечения "готовности к известным последствиям". Важнейшее значение в этом плане имеет повышение информированности. Произведенные инвестиции и принятые решения могут в будущем оказаться оправданными или нет, но здравый смысл подсказывает необходимость планирования мер в отношении того, что уже известно. Важно, чтобы подходы транспортной отрасли к проблеме изменения климата основывались на непрерывном управлении рисками, с тем чтобы могли быть приняты надлежащие ответные меры, повышающие устойчивость транспортных систем;

б) вопросы адаптации относятся к компетенции РКИКООН, предусматривающей различные соответствующие механизмы. К ним относится Адаптационный фонд в рамках Киотского протокола, национальные планы на страновом уровне, Найробийский план

работы и Балийский план действий. Следует продолжить интеграцию различных секторов;

c) изменение климата приведет к отрицательным последствиям, в особенности для стран, для которых уже характерны более значительные колебания в уровне осадков и более частые штормы, а также нехватка воды. В результате, как ожидается, издержки, связанные с адаптацией, будут значительными, в особенности для этих стран;

d) изменение климата представляет серьезную угрозу для морского транспорта, в особенности для портов, даже если не принимать во внимание катастрофические сценарии. Хотя общее повышение среднего уровня моря, безусловно, может создать серьезные проблемы для портов, существуют и другие серьезные проблемы, касающиеся усиления интенсивности чрезвычайных явлений (например, штормового нагона воды) и совокупного воздействия местных экологических условий, например просадка грунта в городах-портах в низколежащих и прибрежных районах;

e) было отмечено, что изменение климата скажется на метеорологических моделях, что, в свою очередь, вызовет изменения в моделях морских штормов. Например, повышение штормовой активности может привести к увеличению длиннопериодных волн и, как следствие, к увеличению качки судов с отрицательными последствиями для швартовки крупных судов и их стоянки у причала. В результате возникает проблема непроизводительного простоя судов. Изменения в характере волн могут привести к необходимости проведения более значительных дноуглубительных работ в портах и на фарватерах, что, в свою очередь, будет означать увеличение издержек;

f) помимо прямых последствий, изменение климата может приводить и к косвенным последствиям, включая возможные изменения в торговых потоках вследствие изменения климата и вызванных им изменений в транспортной инфраструктуре;

g) проведение научных исследований на основе соответствующих точных данных имеет важнейшее значение для улучшения прогнозирования последствий изменения климата для морского транспорта и береговой инфраструктуры, в особенности в более уязвимых районах, таких как МОРАГ и низколежащие районы. В этой связи требуется обеспечить сотрудничество и согласованные усилия между соответствующими сторонами, включая научное сообщество, правительства и саму отрасль. Еще более важное значение имеет эффективное информирование директивных органов о меняющихся научных данных в целях их более полного учета в процессах принятия политики и решений;

h) улучшение информации о неустойчивости и изменении климата на глобальном и региональном уровнях внесло бы существенный вклад в исследования, посвященные изучению уязвимости морского транспорта к последствиям изменения климата.

Необходимо поощрять и поддерживать усилия по разработке системы распространения такой информации;

i) следует провести исследования по изучению уязвимости портов с заострением внимания на развивающихся странах, в особенности с учетом того, что результаты местных тематических исследований не могут быть непосредственно экстраполированы на другие регионы. Необходимо безотлагательно мобилизовать финансирование соответствующих исследований по вопросам уязвимости, в частности в регионах развивающихся стран;

j) проведение дальнейшего обмена информацией по вопросам уязвимости и последствий имеет важное значение для повышения информированности, в том числе в контексте обеспечения готовности к стихийным бедствиям. В этом контексте исследование по Соединенным Штатам, работа Экологической рабочей группы Всемирной ассоциации инфраструктуры водного транспорта и исследование по изучению рисков, связанных с изменением климата, в шести странах, охватываемых экспериментальным проектом Всемирного банка, следует расширить при обеспечении широкого распространения полученных результатов;

k) для улучшения готовности к последствиям изменения климата требуются устойчивые транспортные системы, включая системы морского транспорта. С этой целью вопросы изменения климата должны учитываться в процессе планирования перевозок, а оценка рисков должна использоваться в качестве неотъемлемого компонента процесса адаптации в целях повышения устойчивости транспортной инфраструктуры. Органы всех уровней и частный сектор должны участвовать в процессе долгосрочного планирования, например в сфере землепользования. Необходимо также обеспечить, чтобы вопросы изменения климата учитывались при установлении временных рамок для решений, касающихся планирования инвестиций, включая транспортную инфраструктуру;

l) планирование работы портов и разработка планов чрезвычайных мер имеют важнейшее значение, в особенности для городов-портов;

m) помимо Всемирной инициативы портов по борьбе с изменением климата, портовый сектор выступил также с инициативой создания индекса экологичности судов, который призван способствовать сокращению выбросов от морских перевозок с помощью политики портов, основанной на использовании стимулов (например, с помощью схем

поощрительных тарифов). Администрация порта Роттердам высказала мнение о возможности расширения Всемирной инициативы портов по борьбе с изменением климата с тем, чтобы она не только охватывала усилия портов по смягчению последствий, но и включала аспекты воздействия и адаптации;

n) ощущается значительная нехватка в финансировании мер по смягчению последствий и адаптации в связи с изменением климата. Требуется мобилизация более значительных ресурсов частного и государственного секторов для осуществления процесса адаптации. Существующие механизмы финансирования в рамках Всемирного банка, включая займы и гранты, а также специальный фонд для оказания помощи в области борьбы с изменением климата и механизм чрезвычайной помощи в случае стихийных бедствий, способны оказать поддержку странам по преодолению последствий изменения климата и должны более эффективно использоваться;

o) торговля выступает двигателем развития и поэтому может служить источником необходимого финансирования для поддержки усилий в области борьбы с изменением климата. В этой связи было высказано мнение о необходимости принятия усилий для дальнейшего поощрения торговли и использования выгод от упрощения процедур торговли, в том числе для достижения целей политики по борьбе с изменением климата. Кроме того, была отмечена возможность сокращения издержек благодаря экологически чистому развитию и торговле;

p) вопрос о мобилизации достаточных ресурсов для финансирования мер по борьбе с изменением климата в настоящее время рассматривается в рамках переговорного процесса РККООН;

q) важнейшее значение имеет передача технологии и знаний. В этом отношении может оказаться полезным использование специальных просветительных и учебных пакетов материалов и модулей. Кроме того, сотрудничество между национальными инновационными центрами, такими как центры, существующие в Нидерландах, может способствовать поощрению передачи столь необходимых знаний;

r) Международная организация по стандартизации (ИСО) предложила внести вклад в разработку экологических стандартов для морского транспорта в качестве инструмента управления рисками. Было высказано мнение о необходимости принятия комплексного подхода, в котором мог бы быть учтен опыт, накопленный в сфере обеспечения безопасности морских перевозок;

s) следует уточнить роль страховой отрасли, которая должна вносить более значительный вклад в предпринимаемые усилия;

t) важное значение имеет принятие подхода, охватывающего всю сбытовую цепочку, поскольку страны, не имеющие выхода к морю, также будут затронуты последствиями изменения климата для портов и прибрежных зон, а также для сетей доступа к портам;

u) было высказано мнение о том, что совещание, посвященное морскому транспорту, закладывает хорошее начало, но требуется дальнейшая работа по улучшению понимания последствий, сбору дополнительной информации, проведению соответствующих исследований и поощрению обмена информацией.

5. Междисциплинарные вопросы: издержки и финансирование, технология и энергетика

18. Участники дискуссионной группы: г-жа Раффаэла Чентурелли, эксперт по вопросам энергетике, Международное энергетическое агентство (МЭА); г-н Пол Клементс-Хант, руководитель группы, Финансовая инициатива Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП); г-н Марк Льюис, общий руководитель исследований по выбросам углерода, группа финансового анализа по вопросам изменения климата банка "Дойче банк"; и д-р Авни Бехнам, президент, Международный океанографический институт.

19. Участники дискуссионной группы этого заседания рассмотрели некоторые междисциплинарные вопросы, затрагивающие все страны, как развитые, так и развивающиеся. Они подтвердили необходимость принятия неотложных мер, для того чтобы могла осуществляться политика по борьбе с изменением климата, в том числе в области морских перевозок, благодаря обеспечению достаточного финансирования и инвестиций, развитию технологии, а также повышению энергоэффективности и безопасности. Участник дискуссионной группы от МЭА представила результаты "Прогноза мировой энергетике" за 2008 год, обратив внимание на два сценария изменения климата, позволяющие стабилизировать показатели концентрации выбросов углерода на "контролируемом" уровне, а также на неприемлемую модель, связанную с базовым сценарием. Был высказан настоятельный призыв к принятию мер по борьбе с изменением климата, которые позволили бы достичь уровня концентрации выбросов углерода в эквиваленте CO_2 450 млн.⁻¹ или ниже. В целом бездействие обернется большими издержками по сравнению с затратами на реализацию двух сценариев по сокращению выбросов, проанализированных в докладе МЭА. Была представлена информация о

финансовой инициативе ЮНЕП, основывающейся на партнерстве с частным сектором, и была подчеркнута необходимость не допустить набранный динамизм в усилиях, включая возможности, связанные с использованием различных пакетов стимулирующих мер для мобилизации ресурсов на цели борьбы с изменением климата. Участник дискуссии от группы финансового анализа по вопросам изменения климата банка "Дойче банк" осветил некоторые уроки функционирования механизма торговли квотами на выбросы Европейского союза в качестве инструмента, направленного на сокращение выбросов и мобилизацию необходимых ресурсов в поддержку усилий по борьбе с изменением климата; он также остановился на конкретном примере технологий для улавливания и хранения углерода. Представитель Международного океанографического института обратил внимание на трудности, связанные с управлением глобальными общественными благами, такими, как океаны, и противодействием глобальным вызовам, таким, как изменение климата, с учетом глобального характера сектора морских перевозок.

20. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

a) представленный МЭА базовый сценарий, предполагающий сохранение нынешних трендов в области потребления энергии и выбросов парниковых газов, остается неприемлемым и приведет к существенному повышению температуры свыше уровней, которые, по мнению МГЭИК, считаются допустимыми;

b) прогнозы потребления энергии свидетельствуют о том, что в 2030 году на нефть, уголь и газ будет по-прежнему приходиться 80% совокупного потребления энергоресурсов;

c) базовый сценарий, проанализированный МЭА в его публикации "Прогноз мировой энергетики", становится все более неприемлемым с каждым годом из-за того, что предпринимаемые усилия по-прежнему являются недостаточными и положение продолжает ухудшаться;

d) реальную обеспокоенность вызывают существующие временные рамки. Нынешние тенденции в области потребления энергии и выбросов углерода позволяют предположить, что без принятия действий в ближайшие два года, включая соответствующие инвестиционные решения, определяющие тип технологий, которые будут в дальнейшем использоваться, мир навсегда упустит возможность стабилизировать выбросы на "контролируемом уровне" в соответствии со сценариями концентрации углерода в эквиваленте CO₂ 450 или 550 млн.⁻¹;

e) важнейшее значение имеет скорейшее получение информации о том, какой из сценариев реально осуществим. Такая информация необходима для планирования процесса адаптации;

f) существует настоятельная необходимость в принятии целенаправленных усилий в рамках энергетической политики в странах ОЭСР, а также в других крупных странах, не входящих в ОЭСР, чья доля в совокупных выбросах увеличивается;

g) важно, чтобы как страны ОЭСР, так и страны, не входящие в ОЭСР, сотрудничали в деле существенного сокращения выбросов. Было отмечено, что, хотя на страны ОЭСР приходится большая часть потребления энергии и выбросов, 87% прогнозируемого будущего прироста спроса на энергию будет приходиться на страны, не входящие в ОЭСР. Возможности для сокращения выбросов в этих странах увеличиваются;

h) было высказано мнение о том, что Копенгагенская конференция по изменению климата, намеченная на декабрь 2009 года, должна привести к достижению четкой международной договоренности о сокращении будущих выбросов парниковых газов и принятию политики по повышению энергоэффективности и использованию низкоуглеродных видов энергии (включая возобновляемую и, возможно, ядерную энергию). Если будет упущена эта возможность, то, вероятно, не удастся реализовать ни один из целевых сценариев МЭА (550 или 450 млн.⁻¹ в эквиваленте CO₂);

i) нынешний экономический кризис должен рассматриваться как возможность для переориентации экономики на устойчивый путь развития с низким уровнем выбросов углерода благодаря использованию различных пакетов стимулирующих экономических мер. Необходимо безотлагательно принять четкие решения для своевременного поощрения инвестиций в этих областях в целях достижения в будущем существенного снижения выбросов (в результате нынешних инвестиций);

j) хотя в целом точность построения моделей зависит как от точности предположений, так и от прогнозов динамики цен на нефть, основные предположения остаются обоснованными. МЭА и РКИКООН тесно взаимодействуют на регулярной основе, в том числе в области построения моделей;

k) по оценкам ЮНЕП, в 2002 году ущерб, связанный с изменением климата, составил примерно 150 млрд. долл. США в год, тогда как к 2040 году эта сумма, возможно, возрастет приблизительно до 3 трлн. долл. США в год. Фактически, ущерб от последствий в связи с изменением климата представляется незначительным по сравнению

с последствиями нынешнего глобального финансового кризиса. Для снижения этих рисков требуются усилия по поощрению частных инвестиций, поскольку государственный сектор не в состоянии полностью взять на себя необходимые инвестиции;

l) инвесторов в основном привлекает потенциальная рентабельность экологически приемлемых энергетических технологий (таких как экологически чистая и "зеленая" энергия), и они будут заинтересованы в инвестировании в том случае, если правительства четко выразят свое намерение создать эффективную рамочную основу для сокращения выбросов парниковых газов и формирования реального глобального рынка квот на выбросы углерода, который будет увеличиваться;

m) необходимо воспользоваться динамикой процесса инвестирования в экологически чистую энергетику, в том числе с помощью национальных пакетов стимулирующих мер;

n) коммерческая целесообразность внедрения экологически приемлемых технологий зависит от конкретных технологий и компаний. Конфликт интересов между теми, кто осуществляет инвестиции, и теми, кто получает выгоды от снижения затрат на энергию, возможно, является серьезной проблемой для использования потенциальных выгод от энергоэффективности;

o) для политики по борьбе с изменением климата важное значение имеет создание нормально функционирующего рынка квот на выбросы углерода. Ключевой вопрос касается надлежащего функционирования механизма ценовых сигналов. Механизм торговли квотами на выбросы ЕС имеет некоторые сильные стороны, но и ряд структурных недостатков, которые проявились во время последнего экономического кризиса. Опыт, накопленный со времени его создания, позволяет извлечь определенные уроки. Директивным органам необходимо обеспечить лучшее понимание и эффективное устранение таких слабых мест, с тем чтобы рынок получал надлежащие сигналы и был создан функционирующий глобальный рынок квот на выбросы углерода;

p) было отмечено, что существующая институциональная структура для регулирования вопросов, связанных с океаном, является недостаточной для преодоления новых вызовов, таких, как изменение климата. В этом контексте были упомянуты инициативы, согласованные на международном уровне и предусматривающие конкретные подходы к созданию эффективного международного режима в области морских перевозок;

q) была представлена краткая информация о Международном фонде для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, который был создан на основе соответствующей конвенции ИМО и функционирует на протяжении более трех десятилетий. Его можно использовать в качестве примера при создании возможного глобального фонда в отношении выбросов парниковых газов от международных морских перевозок.

В. Обсуждения в ходе заключительного заседания

21. Заключительное заседание было посвящено подведению итогов совещания и рассмотрению вопроса о том, каким образом лучше всего их довести до сведения руководящего органа ЮНКТАД и международного сообщества в целом. Была высказана надежда на то, что дискуссии, проведенные в ходе совещания, позволят обеспечить лучший учет специфики морского транспорта в процессе рассмотрения глобальных мер по борьбе с изменением климата при надлежащем отражении аспектов, представляющих особый интерес для развивающихся стран. В этой связи Председатель заявил, что главный вопрос заключается в том, каким образом результаты работы совещания могли бы внести существенный вклад в информирование участников дебатов и оказать позитивное воздействие на процессы, происходящие в рамках ИМО и РКИКООН.

22. Помимо проекта резюме обсуждений в ходе первых четырех заседаний, подготовленного Председателем, на рассмотрение экспертов был представлен проект записки на двух страницах с изложением некоторых возможных ключевых пунктов в целях лучшей организации дискуссий. Был высказан ряд редакционных предложений, продиктованных главным образом стремлением обеспечить всестороннее отражение дискуссий и подготовить технически грамотный документ.

23. Многие эксперты выразили признательность ЮНКТАД за организацию совещания по вопросам морских перевозок и проблеме изменения климата, подчеркнув особую ценность совещания с точки зрения подтверждения необходимости принятия неотложных мер по сокращению выбросов парниковых газов от морских перевозок и более глубокого осознания важности сосредоточения будущих усилий на вопросах, касающихся последствий и адаптации.

24. Ниже представлен краткий обзор соответствующих рассмотренных вопросов:

a) основное значение совещания заключается в том, что оно позволило провести более широкий анализ возможных последствий проблемы изменения климата для сектора морских перевозок и улучшить понимание различных подходов этого сектора к

смягчению последствий, а также эволюционирующей регулирующей и институциональной рамочной основы в области выбросов парниковых газов от международных морских перевозок;

b) резюме Председателя должно включать конкретные вопросы, касающиеся, в частности, необходимости дальнейшего повышения информированности и поощрения укрепления потенциала, а также важности изучения сложных вопросов мобилизации непосредственного финансирования для целей сектора морских перевозок;

c) необходимо продолжить дальнейший своевременный и конкретный анализ для оценки последствий предложений по сокращению выбросов парниковых газов с помощью рыночных инструментов для морских перевозок, таких, как предложения о введении сбора или создании системы торговли квотами на выбросы. В ходе такого анализа следует также выяснить значение этих предложений с точки зрения показателей энергоэффективности мирового флота и их возможное влияние на международные морские перевозки с учетом необходимости обеспечения их безболезненного применения на недискриминационной основе, а также с учетом научного, технического, эксплуатационного и политического контекста;

d) ИМО следует подходить к вопросу о сокращении выбросов парниковых газов на основе реальных, осязаемых и ответственных действий;

e) необходимо определить эффективный и предсказуемый финансовый механизм для целей борьбы с изменением климата в рамках нынешних переговоров. В этом контексте один эксперт упомянул глобальный экологический фонд для развивающихся стран. Было также высказано мнение о том, что Фонд комплексного технического сотрудничества ИМО мог бы использоваться в качестве источника ресурсов для исследований и разработок в области выбросов парниковых газов от морских перевозок;

f) некоторые эксперты подчеркнули необходимость заострения внимания на ИМО как на соответствующем специализированном учреждении системы Организации Объединенных Наций, наделенного конкретным мандатом по поиску и принятию международных решений, применимых ко всем судам независимо от флага регистрации. Ряд других экспертов высказали мнение о том, что РКИКООН и Киотский протокол представляют собой правовые рамки по вопросам изменения климата, которые должны стать юридической базой для работы ИМО по проблематике выбросов парниковых газов от международных морских перевозок. По их мнению, принцип общей, но дифференцированной ответственности в рамках РКИКООН является основой для международных переговоров и сотрудничества в области изменения климата. В данном

отношении некоторые эксперты высказали мнение о том, что ИМО и РКИКООН должны работать совместно в решении вопросов, касающихся выбросов парниковых газов от морских перевозок;

g) меры по смягчению последствий изменения климата в области морских перевозок и необходимость адаптации к последствиям изменения климата представляют особые проблемы для находящихся в географически неблагоприятном положении стран, не имеющих выхода к морю, со значительной численностью населения, в частности для их торговли, уже характеризующейся существенными колебаниями, и перспектив развития. Необходимо провести дальнейшие исследования по количественной оценке масштабов этих последствий;

h) нынешние меры в области смягчения последствий и адаптации, как представляется, пока направлены на технические аспекты и не полностью учитывают последствия для торговли и устойчивого развития развивающихся стран. Кроме того, необходимо повысить информированность среди экспортеров и импортеров, которые, по всей видимости, будут затронуты в наибольшей степени;

i) односторонние и региональные подходы к решению проблемы изменения климата в области морских перевозок могут подорвать надежды многих стран на устойчивое развитие;

j) необходимо поощрять и облегчать передачу технологии и принятие эксплуатационных мер и мер по повышению энергоэффективности. Диапазон возможных мер включает, в частности, прямую техническую помощь, укрепление потенциала, финансирование с помощью дифференцированных сборов и другие альтернативные инструменты, а также прямые инвестиции в развитие инфраструктуры;

k) было высказано мнение о том, что ИМО могла бы рассмотреть подход к принятию мер, учитывающий влияние нормативных требований на перспективы развития, в частности НРС;

l) ЮНКТАД было настоятельно предложено продолжить в рамках ее мандата изучение вопросов политики и вопросов, имеющих коммерческое значение для международного судоходства и морских перевозок. К возможным направлениям дальнейшей работы относятся такие вопросы, как перегруженность портов, ограничительные меры в области морских перевозок (включая составление списка таких мер) и безопасность в области морских перевозок;

m) ЮНКТАД было предложено использовать свои специальные знания для оказания помощи развивающимся странам в оценке влияния возможных предложений по сокращению выбросов от морских перевозок на их экономику, торговлю и перспективы развития;

n) отражая суть совещания, его итоги следует оформить в виде "ключевых пунктов, поднятых или рассмотренных экспертами", при этом следует избегать использования выражений, носящих более обязательный характер, таких, как "рекомендации", "согласованные", "общее понимание" и т.д.;

o) важно, чтобы выводы Председателя, в том числе в форме "ключевых пунктов", не предрешали переговоры, проводимые в настоящее время в рамках ИМО и РКИКООН. В этом отношении совещанию не следует принимать обладающий обязательной силой согласованный текст или далеко идущие рекомендации, которые могут подорвать нынешние переговоры, посвященные глобальному режиму по вопросам изменения климата в области морских перевозок;

p) один эксперт решительно заявил о том, что совещание не должно принимать итоговый документ или рекомендации и что любые рекомендации о дальнейших направлениях деятельности, включая итоговые документы, требующие конкретных действий, по смыслу Аккрского соглашения, могут рассматриваться лишь в рамках Комиссии ЮНКТАД по торговле и развитию или ее Совета по торговле и развитию. Кроме того, положение о важнейшем значении надлежащих и дополнительных финансовых ресурсов, увеличения поддержки со стороны доноров и передачи технологии необходимо смягчить или вообще не включать в итоговый документ совещания;

q) один эксперт поднял вопрос о том, совместима ли тематика изменения климата в контексте морских перевозок с кругом ведения рассчитанного на несколько лет совещания экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли;

r) секретариат ЮНКТАД дал разъяснения, напомнив широкий круг ведения совещания и непосредственное упоминание в нем "новых вызовов, затрагивающих транспортные расходы и стыкуемость транспортных систем, в частности воздействие [...] изменения климата". Секретариат также пояснил, что государства - члены ЮНКТАД на ее последней конференции, состоявшейся в Аккре в 2008 году и созываемой раз в четыре года, непосредственно рекомендовали учредить рассчитанные на несколько лет совещания экспертов для проведения взвешенных обстоятельных дискуссий среди экспертов и высказали пожелание, чтобы дискуссии в ходе этих совещаний приводили к принятию недоговорных "итоговых документов, требующих конкретных действий". Хотя

пока нет четкого представления о конкретной форме таких итоговых документов, важно, чтобы эксперты приняли к сведению, что дискуссии в ходе совещания носили неформальный характер и что любые предложения или новые ключевые пункты, определяющие направления дальнейших усилий для всех заинтересованных сторон, не носят обязательного характера и будут представлены Комиссии ЮНКТАД по торговле и развитию и Совету по торговле и развитию для дальнейшего рассмотрения;

s) один эксперт отметил, что цели совещания были определены в уведомлении, разосланном секретариатом ЮНКТАД. В частности, в нем говорится следующее: "В этом контексте совещание экспертов выступает платформой для обмена мнениями и опытом в целях углубления понимания последствий изменения климата для морского транспорта и внесения существенного вклада в дискуссии о возможных вариантах регулирующих рамок, проводимые под эгидой Международной морской организации (ИМО) и РКИКООН". Было высказано мнение о том, что это является достаточным ориентиром для проведения обсуждений в ходе совещания;

t) другой эксперт процитировал пункт 207 Аккрского соглашения, в котором непосредственно упоминается возможность принятия конкретных итоговых документов в ходе рассчитанных на несколько лет совещаний экспертов: "Комиссии будут и далее созывать совещания экспертов. Необходимо укрепить совещания экспертов, с тем чтобы эксперты вносили более значительный вклад в программу работы ЮНКТАД по всем трем основным направлениям ее деятельности. Совещания экспертов будут созываться в форме совещаний, проводящих единственную сессию или ряд сессий в течение нескольких лет. Общее число совещаний экспертов, проводимых в течение года (восемь), не увеличится, и продолжительность каждой сессии не будет превышать трех дней. Все совещания экспертов будут включать экспертов, назначаемых государствами-членами, но действующими в своем личном качестве. Необходимо поощрять сбалансированное участие экспертов из столиц различных регионов. Совещания экспертов должны быть интерактивными и позволять всем экспертам принять всестороннее участие; они должны поощрять обмен опытом и передовой практикой и способствовать налаживанию сетей связей между экспертами. Они могут приводить к принятию в рамках доклада председателя практических замечаний и требующих конкретных действий итоговых документов для рассмотрения комиссиями, таких как перечни передовой практики, контрольные перечни, ориентировочные руководящие принципы, комплексы критериев или принципов и типовые рамочные основы";

и) два эксперта просили перевести на французский язык проект двухстраничной записки, распространенной Председателем, что сделало бы более содержательными дискуссии. Секретариат отметил, что из-за ограниченных ресурсов и временных ограничений этот документ невозможно представить на французском языке.

25. Закрывая совещание Председатель отметил от себя, что оно способствовало повышению информированности и его результатом стал четкий и эффективный призыв к принятию действий. Основное значение совещания заключается в улучшении понимания проблемы изменения климата, в частности потенциальных последствий изменения климата для транспортных систем, неотложной необходимости в адаптации и возможных более широких последствий изменения климата для международной торговли. Он также отметил, что следующим важным шагом могло бы стать дальнейшее повышение информированности на других форумах. В этой связи он выразил намерение изучить возможность включения в основную учебную программу высшего образования для 1 500 студентов Бизнес-школы Касс Университета Сити (Лондон, Соединенное Королевство) обязательного курса по экономическим последствиям изменения климата, а также серии лекций. Важно использовать результаты анализа, проведенного в ходе совещания, для повышения информированности директивных органов и отдельных лиц в целях улучшения понимания проблемы изменения климата в контексте морских перевозок и обеспечить, чтобы она должным образом учитывалась в соответствующих случаях. Председатель согласился по возможности учесть любые замечания, представленные экспертами.

С. Выводы Председателя

26. Многие эксперты подчеркнули, что трехдневное совещание позволило провести весьма полезные и плодотворные обстоятельные дискуссии. Оно предоставило возможность в неформальной обстановке обсудить последствия изменения климата для морских перевозок в более широком экономическом и коммерческом контексте в поддержку и дополнение к работе, проводимой в настоящее время под эгидой ИМО и РКИКООН. Обстоятельные и продуманные обсуждения способствовали существенному повышению информированности экспертов, представляющих различные круги, относительно сложных последствий, к которым может приводить изменение климата для систем морских перевозок и в целом международной торговли, и относительно неотложной необходимости разработки надлежащих мер политики по борьбе с изменением климата, а также практических ответных действий и решений. В данной связи совещание должно рассматриваться как отправная точка для дальнейшего изучения поднятых и обсужденных важных вопросов.

27. Ниже представлен краткий обзор ключевых пунктов по результатам трехдневных обсуждений:

a) имеющиеся научные доказательства свидетельствуют о том, что увеличивающаяся концентрация парниковых газов в атмосфере уже привела к существенному изменению климата, которое, согласно прогнозам, в будущем будет усиливаться. Масштабы этой глобальной проблемы огромны, и в связи с ускорением изменения климата все острее ощущается необходимость в принятии действий;

b) хотя прогнозы, основанные на нынешних тенденциях, уже свидетельствуют об огромных масштабах проблемы, следует подчеркнуть, что этим прогнозам присуща некоторая степень неопределенности. Природные системы являются сложными и нелинейными, и существует весьма реальная опасность того, что увеличивающаяся концентрация парниковых газов может спровоцировать различные механизмы обратных связей, в результате действия которых изменение климата и его последствия могут достичь масштабов, с трудом поддающихся контролю. С точки зрения управления рисками нецелесообразно ждать точных научных прогнозов относительно реакции нелинейной природной системы, прежде чем начать действовать. С учетом возможных весьма значительных материальных и нематериальных потерь в связи с изменением климата, и в частности крайне тревожных последствий превышения пороговых уровней и резкого изменения климата, бездействие и продолжение обычного хода деятельности являются неприемлемыми подходами. Решение проблемы изменения климата является приоритетом, который не должен подрываться другими соображениями, включая нынешние глобальные экономические и финансовые трудности;

c) реальную обеспокоенность вызывают существующие временные рамки. Нынешние тенденции в области потребления энергии и выбросов углерода позволяют предположить, что без принятия действий в ближайшие два года, включая соответствующие инвестиционные решения, предопределяющие тип технологий, которые будут в дальнейшем использоваться, мир навсегда упустит возможность стабилизировать выбросы на "контролируемом уровне" в соответствии со сценариями концентрации углерода в эквиваленте CO₂ 450 млн. или 550 млн.¹. Важно как можно скорее проинформировать мировое сообщество о том, какой из сценариев реально осуществим. Такая информация необходима для планирования процесса адаптации;

d) несмотря на нынешние неблагоприятные экономические условия, прогнозируемый рост международной торговли означает, что выбросы парниковых газов от морских перевозок будут продолжать увеличиваться, если только не будут согласованы и без промедления осуществлены действенные регулирующие, технические и

эксплуатационные меры. Таким образом, необходимо безотлагательно заняться вопросом выбросов парниковых газов от морских перевозок и активизировать усилия по смягчению последствий. В силу глобального характера международных морских перевозок и проблемы изменения климата требуется в срочном порядке найти глобальное и согласованное решение. С этой целью необходимо со всей поспешностью продолжить переговоры по вопросу о регулировании выбросов CO₂ от международных морских перевозок;

e) в настоящее время под эгидой КЗМС и ИМО рассматриваются различные технические, эксплуатационные и рыночные меры по смягчению последствий. Хотя пока не до конца определены возможности и эффективность каждой меры с точки зрения сокращения выбросов, необходимо улучшить понимание соответствующих преимуществ различных вариантов и оценить потенциальные последствия предлагаемых мер по смягчению последствий в плане деформирующего воздействия на мировую торговлю и рынок. ЮНКТАД следует использовать свои специальные знания и провести соответствующую работу в данной области, в особенности в контексте торговли и развития развивающихся стран. Необходимо также определить значение этих предложений с точки зрения улучшения показателей энергоэффективности мирового флота и их влияния на международные морские перевозки;

f) совещание способствовало повышению информированности о масштабах последствий изменения климата и значении адаптации для систем морских перевозок. Хотя на международные морские перевозки приходится около 3% совокупных выбросов CO₂ в результате сжигания топлива, важно отметить, что более 80% мировой торговли (по физическому объему) перевозится морем из порта в порт. С учетом потенциальных последствий изменения климата для транспортных систем, и в частности для портов, являющихся узловыми пунктами в сбытовой цепочке и мировой торговле, морской транспорт должен рассматриваться не столько как "виновник", сколько как "жертва". Поэтому с точки зрения долгосрочных перспектив сектора морских перевозок и в целом мировой торговли важно сосредоточить усилия на принятии ответных мер в связи с существующим вызовом. Следует безотлагательно продолжить планирование действий в отношении уже предвидимых последствий;

g) следует продолжить исследования для улучшения понимания потенциальных последствий изменения климата для сектора морских перевозок и внутренних районов. В случае портов и транспортной инфраструктуры в прибрежных зонах, в особенности в развивающихся странах, необходимо провести должным образом финансируемые целенаправленные исследования по изучению степени уязвимости на основе соответствующих данных - а также улучшить сбор данных и обеспечить распространение

существующей информации - для оценки потенциальных последствий изменения климата и разработки надлежащих ответных мер в области адаптации;

h) получение информации об изменчивости климата и изменении климата как на глобальном, так и на региональном уровне внесло бы существенный вклад в проведение исследований по изучению уязвимости сектора морских перевозок к последствиям изменения климата. Необходимо поощрять и поддерживать усилия по разработке системы для получения такой информации;

i) научные исследования, основанные на точных и соответствующих данных, имеют важное значение для улучшения предсказания последствий изменения климата для морских перевозок и береговой инфраструктуры, в особенности в более уязвимых районах, таких, как МОРАГ и низколежащие районы. В этом отношении важно обеспечить сотрудничество между учеными и инженерами, отраслью, международными организациями и директивными органами в целях получения соответствующей обновленной информации о последствиях изменения климата и мерах адаптации и обеспечения ее широкого распространения и учета теми, кто занимается принятием решений, транспортным планированием и стратегиями в области развития;

j) следует обеспечить дальнейшее повышение информированности, распространение знаний, организацию обучения и распространение информации. Одним из шагов в этом направлении является намерение изучить возможность включения обязательного курса по вопросам изменения климата в основную учебную программу высшего образования бизнес-школы Касс Университета Сити в Лондоне, а также серии лекций для аспирантов. По мнению экспертов, другие подходы в этом отношении могли бы включать инициативы в области укрепления потенциала и технической помощи, в особенности в целях оказания помощи развивающимся странам и наиболее уязвимым группам в улучшении понимания проблем изменения климата в контексте морских перевозок, с тем чтобы они могли лучше подготовиться к связанным с ней различным последствиям;

k) была отмечена важность оценки издержек, связанных с последствиями изменения климата для портов и в целом для сбытовых цепочек. Необходимо улучшить понимание последствий для торговли и развития, в частности в случае развивающихся стран, и провести соответствующие исследования;

l) меры по смягчению последствий изменения климата в области морских перевозок и необходимость адаптации к последствиям изменения климата представляют особые проблемы для находящихся в географически неблагоприятном положении стран, не имеющих выхода к морю, со значительной численностью населения, в особенности для их торговли, уже характеризующейся существенными колебаниями, и перспектив развития. В этом контексте необходимо и впредь уделять первостепенное внимание влиянию возможных мер по смягчению последствий и требований в сфере адаптации на перспективы торговли и развития развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, а также НРС. В этой связи важное значение имеет финансовая и техническая помощь, а также укрепление потенциала;

m) надлежащее финансирование имеет важнейшее значение для успеха усилий по борьбе с изменением климата в области морских перевозок и в целом в рамках сбытовых цепочек, в частности для целей адаптации. В этом контексте важно изучить пути мобилизации финансовых ресурсов для усилий по смягчению последствий в сфере морских перевозок и обеспечить, чтобы любые поступления реинвестировались в рамках отрасли для борьбы с изменением климата, в частности для содействия эффективной адаптации, в особенности в развивающихся странах;

n) использование существующей технологии и разработка новых технологий могли бы внести существенный вклад в решение проблемы изменения климата в контексте морских перевозок. Для развивающихся стран важнейшее значение имеют доступ к таким технологиям и возможность их использования;

o) сектор международных морских перевозок и портов уже предпринимает активные усилия в деле решения проблемы изменения климата и намерен активизировать свои действия для обеспечения учета более широких последствий изменения климата в области морских перевозок. В этой связи важным шагом в нужном направлении является выраженное представителями мирового портового сектора намерение изучить возможность включения вопросов, касающихся последствий и адаптации, в работу, осуществляемую в рамках Всемирной инициативы портов по борьбе с изменением климата;

p) было высказано мнение о целесообразности продолжить обсуждения в этом направлении и наметить проведение последующего совещания через год для оценки прогресса по ключевым поднятым вопросам и рассмотрения достигнутых результатов, а также изучения возможных следующих шагов.

II. Организационные вопросы

A. Выборы должностных лиц

28. На своем первом пленарном заседании (открытие сессии) рассчитанное на несколько лет совещание экспертов избрало следующих должностных лиц:

Председатель: г-н Костас Грамменос (Греция)
Заместитель Председателя-Докладчик: г-н Джоаннес Танджунг (Индонезия)

B. Утверждение повестки дня и организация работы

29. На своем первом пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов утвердило предварительную повестку дня сессии (содержащуюся в документе TD/B/C.I/MEM.1/1). Таким образом, повестка дня была следующей:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и организация работы.
3. Морские перевозки и проблема изменения климата.
4. Утверждение доклада о работе совещания.

C. Итоги сессии

30. На своем заключительном пленарном заседании в среду, 18 февраля 2009 года, рассчитанное на несколько лет совещание экспертов постановило поручить Председателю подготовить резюме обсуждений (см. главу I).

D. Утверждение доклада

31. Также на своем заключительном пленарном заседании рассчитанное на несколько лет совещание экспертов поручило Председателю-Докладчику подготовить под руководством Председателя окончательный текст доклада после завершения работы совещания.

Приложение I

Предварительная программа: рассчитанное на несколько лет совещание экспертов по упрощению процедур перевозок и торговли

Дворец Наций, Женева

16-18 февраля 2009 года

Зал № XXVI

Первый день: 16 февраля 2006 года	
Время	Заседание
10 час. 00 мин. - 10 час. 45 мин.	Вступительное заявление исполняющей обязанности заместителя Генерального секретаря ЮНКТАД г-жи Лакшми Пури Пункт 1: Выборы должностных лиц Пункт 2: Утверждение повестки дня и организация работы Пункт 3: Морские перевозки и проблема изменения климата Вводный доклад генерального секретаря Римского клуба д-ра Мартина Лиза

<p>10 час. 45 мин. - 13 час. 00 мин.</p>	<p>Понимание проблемы</p> <p>Основная цель этого заседания заключается в определении общего контекста для анализа причин изменения климата, его проявлений и более широких последствий, в особенности для развивающихся стран, включая наиболее уязвимые страны, а именно наименее развитые страны (НРС) и малые островные развивающиеся государства (МОРАГ), а также соответствующей международной регулирующей рамочной основы и проходящих в настоящее время переговорных процессов по вопросам изменения климата.</p> <p style="text-align: center;">Интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
<p>15 час. 00 мин. - 18 час. 00 мин.</p>	<p>Выбросы парниковых газов от международных морских перевозок и возможности для контроля и сокращений</p> <p>Это заседание будет посвящено выбросам парниковых газов от международных морских перевозок; некоторым проблемам, связанным с мониторингом, оценкой и учетом этих выбросов от международных морских перевозок; подходам отрасли к смягчению последствий, а также соответствующей технологии.</p> <p style="text-align: center;">Интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
<p>Коктейль-прием по приглашению Генерального секретаря ЮНКТАД</p>	

Второй день: 17 февраля 2009 года	
Время	Заседание
10 час. 00 мин. - 13 час. 00 мин.	<p>Возможные подходы к смягчению последствий в области морских перевозок</p> <p>В рамках этого заседания основное внимание будет уделено эволюции регламентирующих и институциональных рамок по вопросам выбросов парниковых газов от международных морских перевозок. Будут рассмотрены основные меры и предложения, изучаемые в настоящее время под эгидой Международной морской организации, и их возможные последствия, в особенности для развивающихся стран.</p> <p style="text-align: center;">Интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
15 час. 00 мин. - 17 час. 45 мин.	<p>Возможные последствия изменения климата и подходы к адаптации в области морских перевозок</p> <p>Это заседание будет посвящено изучению возможных последствий изменения климата для морских перевозок и требуемых мер в области адаптации. Рассматриваемые вопросы включают, в частности, последствия изменения климата для береговой инфраструктуры и портов, в частности в уязвимых регионах развивающихся стран.</p> <p style="text-align: center;">Интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>

Третий день: 18 февраля 2009 года	
Время	Заседание
10 час. 00 мин. - 13 час. 00 мин.	<p>Междисциплинарные вопросы: издержки и финансирование, технология и энергетика</p> <p>Это заседание будет посвящено рассмотрению некоторых междисциплинарных вопросов, лежащих в основе любых эффективных мер по борьбе с изменением климата, включая издержки смягчения последствий и адаптации, необходимость мобилизации требуемых ресурсов и инвестиций, эффект синергизма, который может возникать между целями обеспечения энергетической безопасности и императивами экологически устойчивого развития, а также важнейшая роль технологии.</p> <p style="text-align: center;">Интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
15 час. 00 мин. - 17 час. 45 мин.	<p>Направления дальнейших усилий</p> <p>Это заседание призвано способствовать выработке консенсуса относительно направлений дальнейших усилий в целях достижения прогресса на проводимых переговорах по вопросам изменения климата и обеспечения принятия эффективных мер по борьбе с изменением климата в области морских перевозок при одновременном достижении других целей, таких, как эффективность перевозок, упрощение процедур торговли и устойчивое развитие. Это заседание должно также помочь выявить пробелы и наметить области для дальнейшей работы.</p> <p>Подготовленное Председателем резюме обсуждений и открытые интерактивные прения</p> <p style="text-align: center;">-----</p>
17 час. 45 мин. - 18 час. 00 мин.	Заккрытие сессии и одобрение итогов

Приложение II

Участники сессии^{1*}

1. В работе сессии приняли участие представители следующих государств-членов:

Австралия	Колумбия
Азербайджан	Коморские Острова
Алжир	Кот-д'Ивуар
Ангола	Куба
Аргентина	Кувейт
Афганистан	Лаосская Народно-Демократическая Республика
Бангладеш	Либерия
Беларусь	Мали
Болгария	Марокко
Бразилия	Мексика
Бывшая югославская Республика Македония	Мьянма
Венесуэла (Боливарианская Республика)	Норвегия
Вьетнам	Панама
Габон	Российская Федерация
Гаити	Румыния
Германия	Саудовская Аравия
Греция	Сирийская Арабская Республика
Дания	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии
Джибути	Судан
Доминиканская Республика	Суринам
Индия	Таджикистан
Индонезия	Таиланд
Ирак	Филиппины
Иран (Исламская Республика)	Чешская Республика
Испания	Чили
Италия	Эквадор
Йемен	Эфиопия
Канада	Южная Африка
Катар	Япония
Кения	
Китай	

¹ Поименный список участников сессии см. в документе TD/B/C.I/MEM.1/Inf.1

2. На сессии был представлен следующий наблюдатель:

Палестина

3. На сессии были представлены следующие межправительственные организации:

Европейское сообщество

Международная организация франкоязычных стран

Центр "Юг"

4. В работе сессии приняли участие следующие организации системы Организации Объединенных Наций:

Программа развития Организации Объединенных Наций

Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций

5. В работе сессии приняли участие следующие специализированные учреждения и приравненные к ним организации:

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций

Международная морская организация

Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата

Организация Объединенных Наций по промышленному развитию

Всемирный банк

Всемирная метеорологическая организация

Всемирная торговая организация

6. На сессии были представлены следующие неправительственные организации:

Общая категория

Международная организация по стандартизации

Международный центр по торговле и устойчивому развитию

Специальная категория

Центр проблемных исследований

Международная ассоциация независимых владельцев танкеров

Международная ассоциация портов и гаваней

Международная палата судоходства

Международный океанографический институт

7. В работе сессии приняли участие следующие представители научных кругов, организаций и частного сектора:

(В алфавитном порядке по фамилии)

Г-жа Катрин **Грей**, руководитель, внешние связи и конференционное обслуживание, Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, Лондон

Г-н Виллем **Остервен**, директор, Международный фонд для компенсации ущерба от загрязнения нефтью, Лондон

Г-н Бернд **Хакман**, Университет Ольденбурга, Германия

Г-н Джон **Хейнтс**, Университет Лейдена, Нидерланды

8. На совещание экспертов были приглашены следующие участники дискуссионных групп:

(В хронологическом порядке выступлений)

Г-н М. **Лиз**, генеральный секретарь, Римский клуб

Г-н М. **Бенистон**, профессор, руководитель исследовательской группы по изучению изменения климата и его последствий, Женевский университет

Г-н Ф. **Владу**, секретариат Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата

Г-н Ф. **Крист**, Исследовательский центр Международного транспортного форума, Организация экономического сотрудничества и развития

Г-н Э. **Вагслид**, отдел морской среды, Международная морская организация

Г-н П. **Гантон**, ответственный редактор, "Ллойдз реджистер/Фэрплей лтд".

Г-н А. **Хризостому**, председатель, Комитет Международной морской организации по защите морской среды

Г-н А. **Сточниол**, Международный механизм по сокращению выбросов от морских перевозок

Г-н Я. **Фабер**, "КЭ Делф"

Г-н П. **Хинчслифф**, директор по вопросам морских перевозок, Международная палата судоходства

Г-н С. **Иноуэ**, генеральный секретарь, Международная ассоциация портов и гаваней

Г-н М. **Савонис**, министерство транспорта Соединенных Штатов

Г-н А. **Терон**, Совет по научным и промышленным исследованиям, Южная Африка

Г-н М. **Россоу**, Совет по научным и промышленным исследованиям, Южная Африка

Г-н П. **Моллема**, порт Роттердам

Г-н Р. **Ньюфармер**, Всемирный банк

Г-жа Р. **Чентурелли**, Международное энергетическое агентство

Г-н П. **Клементс-Хант**, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде

Г-н М. К. **Льюис**, группа финансового анализа по вопросам изменения климата банка "Дойче Банк"

Г-н А. **Бехнам**, Международный океанографический институт

9. На совещание экспертов были приглашены следующие эксперты-консультанты:

Г-н Х. Л. **Вальдес**, Международная океанографическая комиссия, Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры

Г-н Майкл **Грабб**, председатель, программа стратегий по борьбе с изменением климата, Кембриджский университет

Г-н Г. К. К. **Дервуэнт**, президент и главный исполнительный директор Международной ассоциации по вопросам торговли квотами на выбросы

Г-н Бенжамин **Ландро**, главный управляющий, Консультативная группа по вопросам управления выбросами углерода

Г-н Владимир **Рябинин**, Объединенное бюро планирования Всемирной программы исследования климата, секретариат Всемирной метеорологической организации

Г-жа Анн-Мари **Уоррис**, "Ллойдз реджистер"
